

Sujet : [INTERNET] Projet Terminal ferries du Naye Saint-Malo,,Enquête publique préalable à l'autorisation préfectorale à réaliser les travaux

De : Emmanuel Collin [REDACTED]

Date : 16/05/2024 10:24

Pour : pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr

Bonjour,

[REDACTED] et amoureux de la ville de Saint-Malo je n'ai malheureusement pas le temps d'analyser en détail le projet de la nouvelle gare maritime du Naye. J'ai donc utilisé une intelligence artificielle pour faire l'analyse à partir des informations disponibles sur Internet. Parmi les différents reproches que l'on peut faire à cette étude, son surdimensionnement arrive en tête. Voici quelques détails :

La future gare maritime de Saint-Malo, avec une superficie de 7 800 m² pour un trafic annuel de 1 million de passagers, semble surdimensionnée comparée à d'autres gares maritimes de même capacité dans le monde.

Le tableau suivant compare la future gare avec l'actuelle ainsi que des gares maritimes similaires en terme d'affluence passagers :

Gare Maritime	Superficie du bâtiment (m ²)	Trafic Passager Annuel (millions)	Nombre de Navires Annuel (environ)
Saint-Malo (actuelle)	3 000	1	1 200
Saint-Malo (futur)	7 800	1	1 200 (Estimation, données non disponibles)
Roscoff, France	2 500	1	700
Dunkerque, France	3 000	1	800
Bilbao, Espagne	4 000	1	600
IJmuiden, Pays-Bas	2 800	1	700
Bar Harbor, États-Unis	1 500	1	400
Hyannis, États-Unis	2 000	1	1 000
Fukuoka (Hakata), Japon	5 000	1	1 200
Keelung, Taïwan	6 000	1	1 400
Wellington, Nouvelle-Zélande	3 500	1	1 200
Durban, Afrique du Sud	4 500	1	800

Besoins Réels vs. Capacité

- Données de Trafic :** Les projections de trafic de 1 million de passagers annuels ne justifient pas une augmentation substantielle de la superficie par rapport à des ports similaires. Les gares de taille plus modeste comme Roscoff et Bar Harbor montrent qu'il est possible de gérer ce volume efficacement sans une infrastructure excessive.

Analyse de l'Efficacité et des Coûts

- Coûts de Construction et d'Entretien :** Un bâtiment plus grand implique des coûts de construction et d'entretien plus élevés. Ces coûts supplémentaires pourraient être investis dans d'autres améliorations nécessaires ou dans des projets plus urgents.
- Utilisation de l'Espace :** Une surface de 7 800 m² pour une gare maritime servant 1 million de passagers annuels peut entraîner une utilisation inefficace de l'espace. Les périodes de faible affluence pourraient laisser de grandes parties du bâtiment sous-utilisées.

Normes Environnementales

- Empreinte Carbone :** Une infrastructure plus grande consomme plus de ressources en termes de matériaux de construction, chauffage, climatisation et entretien, augmentant ainsi l'empreinte carbone de l'installation.

Montée des eaux

En France, plusieurs villes et régions côtières sont situées à des altitudes très basses et peuvent être vulnérables à la montée du niveau de la mer et aux inondations. Voici quelques exemples :

- Dunkerque :** Située dans le nord de la France, Dunkerque est partiellement sous le niveau de la mer. La ville dépend d'un système de digues et de pompes pour prévenir les inondations.
- Saint-Malo :** Située en Bretagne, Saint-Malo est une ville côtière avec des parties basses susceptibles d'être touchées par des inondations, en particulier lors des marées hautes et des tempêtes.
- La Rochelle :** Située sur la côte atlantique, certaines zones de La Rochelle sont vulnérables aux inondations côtières et aux tempêtes.
- Le Havre :** Bien que la ville elle-même ne soit pas en grande partie sous le niveau de la mer, elle est située à une altitude basse et peut être touchée par des inondations côtières.
- Les îles de la Charente-Maritime (comme l'île de Ré et l'île d'Oléron) :** Ces îles ont des zones très basses et sont vulnérables aux inondations et à la montée du niveau de la mer.
- Camargue :** Cette région située dans le delta du Rhône est en grande partie sous le niveau de la mer et dépend de systèmes de digues et de gestion de l'eau pour éviter les inondations.

Ces villes font face à des défis importants en matière d'infrastructures et de mesures de protection contre les risques liés à la montée des eaux, un problème exacerbé par le réchauffement climatique. Les stratégies pour s'adapter incluent la construction de digues, le rechargement en sable des plages, et, dans certains cas, la planification de repli stratégique des habitations et infrastructures situées en première ligne

Le projet prend-il en compte toute la mesure de ce défi et dans les bonnes proportions (montée des eaux supérieure à 1m d'ici 2100)

Merci d'avoir pris le temps de me lire.